2015

GUIDE DB5, R & RS

Manuel d’entretien

GARANTIE DE SRAM LLC

DÉFINITION DE LA GARANTIE LIMITÉE

Sauf indication contraire dans cette notice, SRAM garantit que ses produits ne présentent pas de défauts de matériaux ou de fabrication pour une durée de deux ans à partir de leur date d'achat originale. Cette garantie couvre uniquement le propriétaire d'origine et n'est pas transmissible. Les réclamations sous cette garantie doivent être adressées au revendeur auprès duquel le vélo ou la pièce SRAM a été acheté(e). Une preuve d'achat originale sera exigée. **À l'exception de ce qui est décrit dans cette notice, SRAM n'offre aucune autre garantie et ne fait aucune déclaration d'aucune sorte (explicite ou implicite) et toutes les garanties (dont toute garantie implicite de respect des conditions d'utilisation, de qualité marchande ou d'adaptabilité à un usage particulier) sont donc rejetées.**

LÉGISLATION LOCALE

La présente garantie confère à l'acheteur des droits juridiques spécifiques. Il se peut également que l'acheteur bénéficie d'autres droits selon l'état (États-Unis), la province (Canada) ou le pays où il réside.

En cas de contradiction de cette garantie avec la législation locale, cette garantie s'en trouverait modifiée afin d'être en accord avec ladite législation ; conformément à la législation locale, certaines clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie peuvent s'appliquer au client. Par exemple, certains états des États-Unis d'Amérique ainsi que certains gouvernements à l'extérieur des États-Unis (y compris les provinces du Canada) peuvent :

a. empêcher les clauses de non-responsabilité et restrictions de la présente garantie de limiter les droits juridiques du consommateur (p. ex. : au Royaume-Uni) ;

b. ou limiter la capacité d'un fabricant à faire valoir de telles clauses de non-responsabilité ou restrictions.

Pour les clients d'Australie :
La présente garantie limitée SRAM est octroyée en Australie par SRAM LLC, 1333 North Kingsbury, 4th floor, Chicago, Illinois, 60642, USA. Pour adresser une réclamation sous garantie, veuillez contacter le revendeur auprès duquel vous avez acheté le produit SRAM. Sinon, vous pouvez faire une réclamation sous garantie auprès de SRAM Australia, 6 Marco Court, Rowville 3178, Australia. Pour les réclamations valables, SRAM réparera ou remplacera, à sa discrétion, votre produit SRAM. Toute dépense liée à la réclamation sous garantie est à votre charge. Les avantages octroyés par la présente garantie s'ajoutent aux autres droits et recours que la législation relative à nos produits vous accorde. Nos produits comprennent des garanties qui ne peuvent pas être exclues selon la législation applicable au consommateur australien. Votre produit peut vous être remplacé ou remboursé en cas de problème important et en dédommagement de toute autre perte ou dommage raisonnablement prévisible. Votre produit peut également vous être réparé ou remplacé en cas de qualité défaillante et dans la mesure où cette défaillance n'engendre pas de problème important.

LIMITES DE RESPONSABILITÉ

Dans la mesure où la législation locale l'autorise, à l'exception des obligations spécifiquement exposées dans la présente garantie, en aucun cas SRAM ou ses fournisseurs tiers ne seront tenus responsables des dommages directs, indirects, spéciaux, accessoires ou consécutifs.

RESTRICTIONS DE LA GARANTIE

Cette garantie ne couvre pas les produits qui n'ont pas été installés et/ou réglés de façon appropriée, selon les instructions du manuel d'utilisation SRAM correspondant. Les manuels d'utilisation SRAM sont disponibles en ligne sur les sites sram.com, rockshox.com, avidbike.com, truvativ.com ou zipp.com.

La présente garantie ne s'applique pas aux produits qui ont été endommagés suite à un accident, un choc, une utilisation abusive, en cas de non-respect des instructions du fabricant ou dans toute autre circonstance où le produit a été soumis à des forces ou des charges pour lesquelles il n'a pas été conçu.

Cette garantie ne s'applique pas dans le cas où le produit aurait été modifié, notamment, mais non exclusivement, en cas de tentative d'ouverture ou de réparation de l'électronique ou des composants électroniques connexes, comme le moteur, l'unité de gestion, les ensembles de batteries, les faisceaux de fils, les commutateurs et les chargeurs.

La présente garantie ne s'applique pas lorsque le numéro de série ou le code de production a été intentionnellement altéré, rendu illisible ou supprimé.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'usure normale. Les pièces d'usure subissent les dommages dus à une utilisation normale, ou en cas de non-respect des recommandations d'entretien de SRAM et/ou lorsqu'elles sont utilisées ou installées dans des conditions ou pour des applications autres que celles qui sont recommandées.

Les pièces d'usure sont les suivantes :

- Joints anti-poussière
- Douilles
- Joints toriques étanches à l'air
- Anneaux de coulissage
- Pièces mobiles en caoutchouc
- Bagues en mousse
- Éléments de fixation de l'amortisseur arrière et joints principaux
- Tubes supérieurs
- Tiges/boulons au filetage foiré (aluminium, titane, magnésium ou acier)
- Manchons de frein
- Patins/plaquettes de frein
- Chaînes
- Pignons
- Cassettes
- Manette et câbles de frein (internes et externes)
- Poignées de guidon
- Poignées de manette
- Galets
- Disques de frein
- Surfaces de frottement des freins sur la jante
- Butées de fin de course des amortisseurs
- Roulements à billes
- Surface interne des roulements à billes
- Cliquets d'arrêt
- Mécanisme de transmission
- Rayons
- Roues libres
- Coussinets d'extensions aérodynamiques
- Corrosion
- Outils
- Moteurs
- Batteries

Nonobstant toute autre mention stipulée dans cette notice, la garantie couvrant l'ensemble de batteries et le chargeur ne comprend pas les dommages causés par une surtension, l'utilisation d'un chargeur inapproprié, un mauvais entretien ou toute autre utilisation non-conforme aux recommandations.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces provenant d'autres fabricants.

La présente garantie ne couvre pas les dommages résultant de l'utilisation de pièces incompatibles, inappropriées et/ou non autorisées par SRAM avec des pièces SRAM.

Cette garantie ne couvre pas les dommages résultant d'une utilisation commerciale (location).

TABLE OF CONTENTS

APERÇU GÉNÉRAL DE L'ENTRETIEN DES FREINS 5

ENTRETIEN DU LEVIER 6
- PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN 6
- VUE ÉCLATÉE DU LEVIER GUIDE RS 6
- VUE ÉCLATÉE DU LEVIER GUIDE R 7
- VUE ÉCLATÉE DU LEVIER SRAM DB5 8
- DÉMONTAGE DE LA POIGNÉE DU LEVIER 9
- DÉMONTAGE DE L'UNITÉ DU PISTON 12
- INSTALLATION DE L'UNITÉ DU PISTON 14
- INSTALLATION DE LA POIGNÉE DU LEVIER 15

ENTRETIEN DE L'ÉTRIER DU GUIDE R ET GUIDE RS 20
- PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN 20
- VUE ÉCLATÉE DE L'ÉTRIER DU GUIDE R ET RS 20
- DÉPANNAGE 21
- DÉMONTAGE DES PLAQUETTES DE FREIN DE L'ÉTRIER 22
- DÉMONTAGE DES PISTONS DE L'ÉTRIER 23
- INSTALLATION DES PISTONS DE L'ÉTRIER 25

ENTRETIEN DE L'ÉTRIER SRAM DB5 28
- PIÈCES ET OUTILS REQUIS POUR L'ENTRETIEN 28
- VUE ÉCLATÉE DE L'ÉTRIER SRAM DB5 28
- DÉPANNAGE 29
- DÉMONTAGE DES PLAQUETTES DE FREIN DE L'ÉTRIER 30
- DÉMONTAGE DES PISTONS DE L'ÉTRIER 31
- INSTALLATION DES PISTONS DE L'ÉTRIER 34

PROCÉDURE DE RODAGE DES PLAQUETTES ET DU DISQUE DE FREIN 37

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT !

Nous nous soucions de VOTRE sécurité. Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants de protection lorsque vous procédez à l'entretien de produits SRAM. Pensez à vous protéger !
Portez toujours vos équipements de sécurité !

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

- Portez toujours des lunettes de sécurité et des gants en nitrile lorsque vous manipulez du liquide DOT.
- Posez au sol un récipient juste en dessous des freins pour en récupérer le liquide lors de la procédure d'entretien.
- Le liquide DOT usagé doit être éliminé ou recyclé conformément aux réglementations locales et nationales.
- Il ne faut jamais déverser du liquide DOT usagé dans les égouts ou autres systèmes d'évacuation, ni sur le sol, dans un cours d'eau ou une étendue d'eau.
- Les liquides DOT abîment les surfaces peintes. Si du liquide entre en contact avec une surface peinte (comme celle du cadre) ou avec les décors imprimés sur les freins, essuyez-le immédiatement puis nettoyez les surfaces à l'alcool isopropylique ou à l'eau. Les dommages occasionnés par le liquide DOT sur les surfaces peintes et/ou imprimées ne sont pas couverts par la garantie.
- Ne laissez jamais le liquide de frein entrer en contact avec les plaquettes de frein. Si cela se produit, les plaquettes seront contaminées et devront être changées.
- Pour de meilleurs résultats, utilisez uniquement du liquide DOT 5.1 Avid High-Performance. Si vous ne disposez pas de liquide Avid, veillez à n'utiliser que du liquide DOT 5.1 ou 4. **N'utilisez jamais d'huile minérale ou de liquide DOT 5.**

Aperçu général de l'entretien des freins

Les systèmes de frein SRAM doivent être entretenus à intervalles réguliers pour en assurer le fonctionnement optimal. Dans le cas d'une fuite de liquide de frein, il se peut que les pièces internes mobiles soient abîmées ou usées. Si le système a été contaminé avec un liquide inapproprié, il se peut que les pièces internes en caoutchouc ou en plastique soient abîmées. Si le frein a été endommagé lors d'une chute, il se peut que la poignée du levier, la tige poussoir et les gaines soient abîmées. Pour un freinage optimal, inspectez et remplacez les pièces le cas échéant.

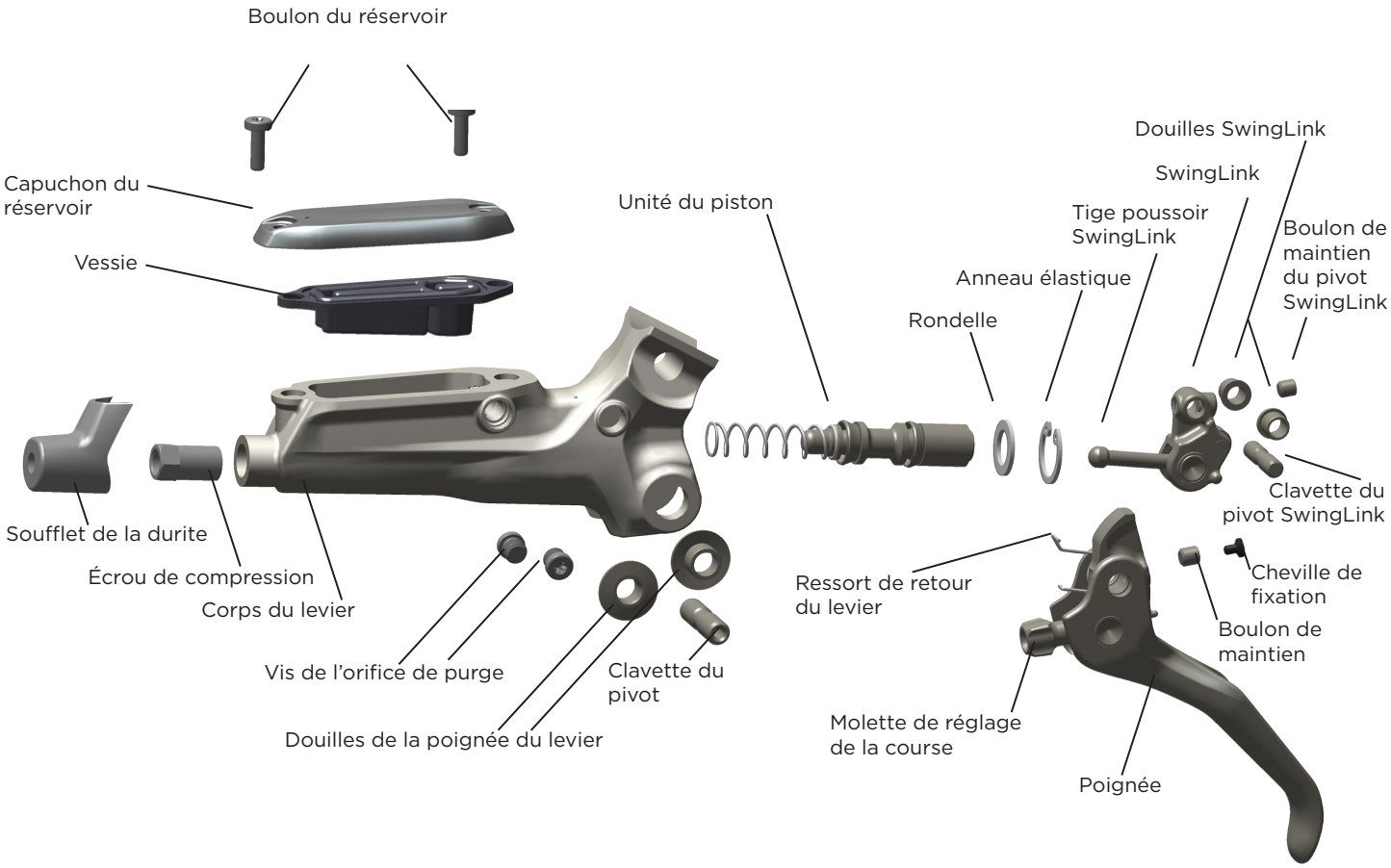
L'apparence de votre produit peut être différente de celle représentée sur les illustrations de ce manuel.

Entretien du levier

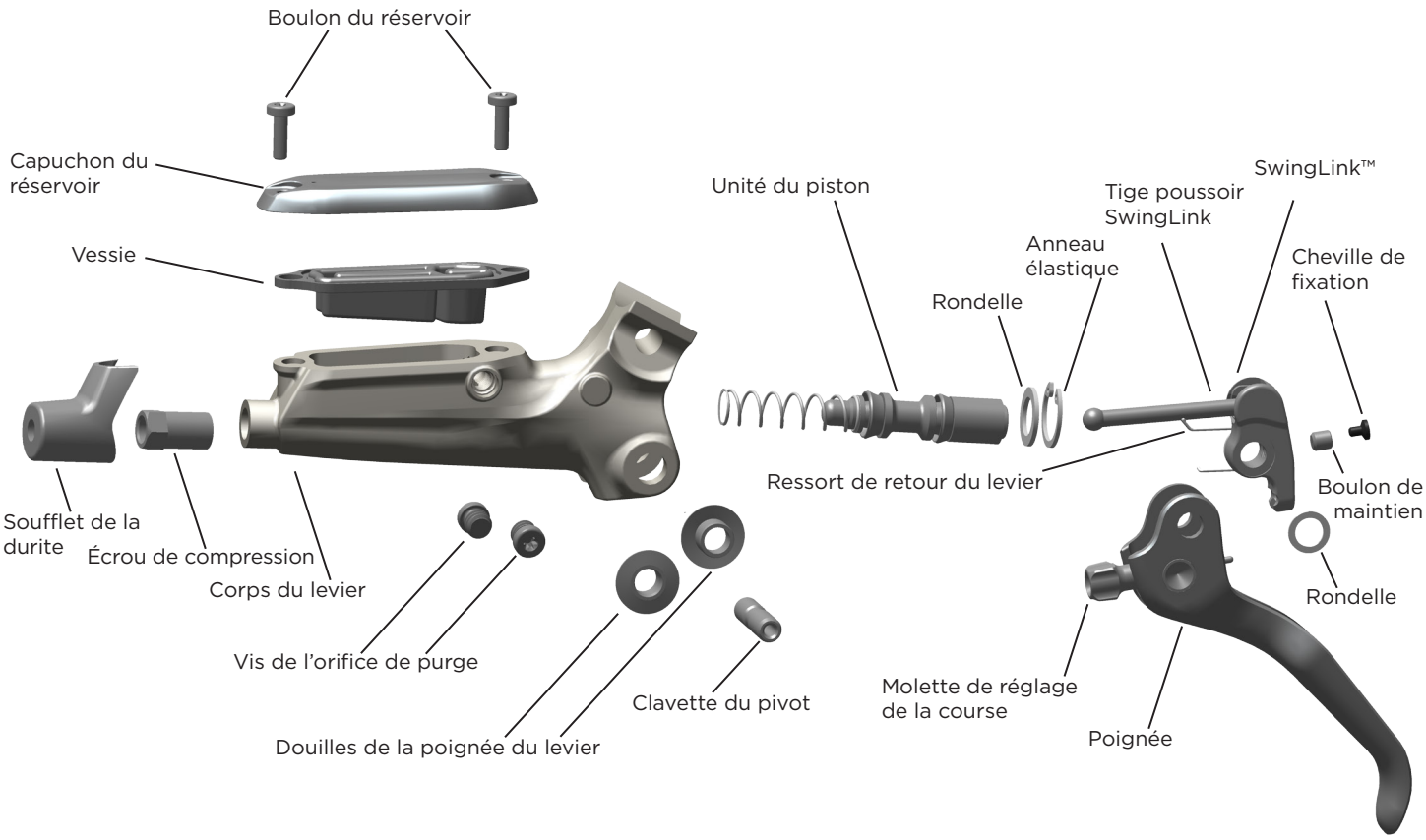
Pièces et outils requis pour l'entretien

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Récipient pour recueillir l'huile
- Alcool isopropylique
- Chiffon propre et non pelucheux
- Liquide DOT 5.1 Avid High-Performance ou liquide DOT 4, ou graisse DOT Avid
- Pince à bec fin
- Pince longue pour anneaux élastiques
- Pointe avec bout à angle droit
- Clés TORX® T8, T10 et T25
- Douilles TORX® T8 et T10
- Clé pour écrous coniques de 8 mm
- Clé hexagonale de 4 mm
- Clé dynamométrique
- Loctite® bleue 242®

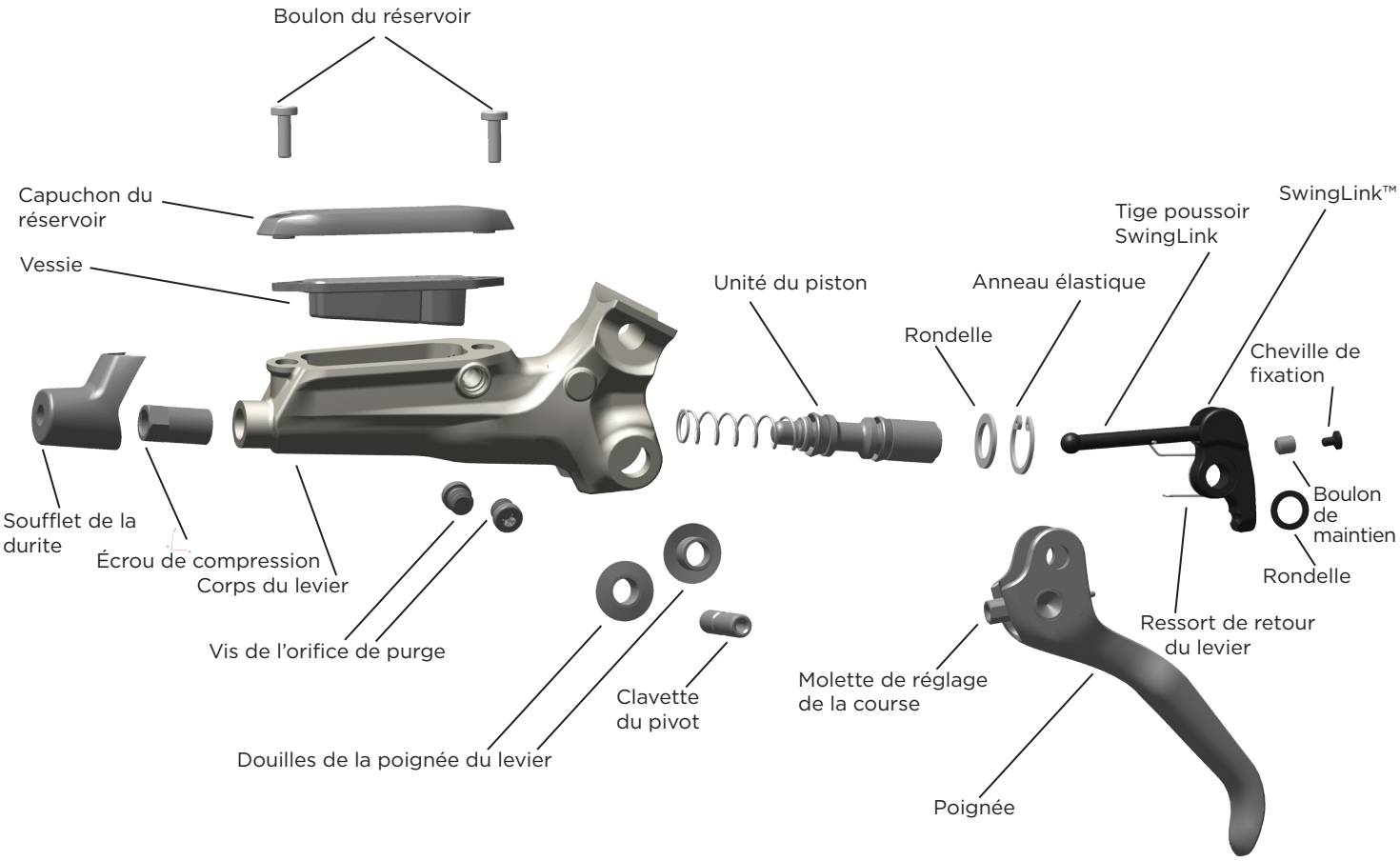
Vue éclatée du levier Guide RS



Vue éclatée du levier Guide R



Vue éclatée du levier SRAM DB5



Démontage de la poignée du levier

AVIS

Le liquide DOT abîme les surfaces peintes. Si du liquide entre en contact avec une surface peinte (comme celle du cadre) ou avec les décors imprimés sur les freins, essuyez-le immédiatement puis nettoyez les surfaces à l'alcool isopropylique ou à l'eau. Les dommages occasionnés par le liquide DOT sur les surfaces peintes et/ou imprimées ne sont pas couverts par la garantie.

1 À l'aide d'une clé TORX® T25 ou d'une clé hexagonale de 4 mm, retirez le boulon du collier de frein du Discrete Clamp, MMX ou XLoc™ (avec un XLoc, vous devrez enlever la manette de changement de vitesse) puis retirez le levier de frein du cintre.

2 Retirez le soufflet de la durite de l'écrou de compression puis faites-le glisser le long de la durite.

3 À l'aide d'une clé pour écrous coniques de 8 mm, dévissez l'écrou de compression de la durite.

Tirez sur la durite de frein et sur l'olive de compression pour les retirer du corps du levier de frein.

Clé pour écrous coniques de 8 mm

4 Déversez le liquide de frein dans un récipient prévu à cet effet. Actionnez la poignée du levier de frein pour vider le liquide de frein restant à l'intérieur du corps du levier.

AVIS

Si le système a été contaminé avec de l'huile minérale ou du liquide DOT 5, lavez toutes les pièces dans de l'eau savonneuse, rincez-les puis laissez-les sécher avant de les réassembler. Installez un jeu complet de joints neufs et une nouvelle durite.

Pour de meilleurs résultats, utilisez uniquement du liquide DOT 5.1 Avid High-Performance. Si vous ne disposez pas de liquide Avid, veillez à n'utiliser que du liquide DOT 5.1 ou 4.

5 À l'aide d'une clé TORX® T10, retirez les boulons du capuchon du réservoir.

Clé TORX T10

6 Retirez le couvercle du réservoir ainsi que la vessie du corps du levier.

7 Versez le liquide contenu dans le corps du levier de frein dans un récipient prévu à cet effet.

8 Séparez la vessie et le couvercle du réservoir.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur la vessie et le couvercle du réservoir puis nettoyez-les avec un chiffon.

AVIS

Tous les composants doivent être parfaitement secs avant leur réinstallation. De l'eau provenant du nettoyage de la vessie peut s'écouler de la vessie, ce qui pourrait être interprété à tort pour une fuite du système.

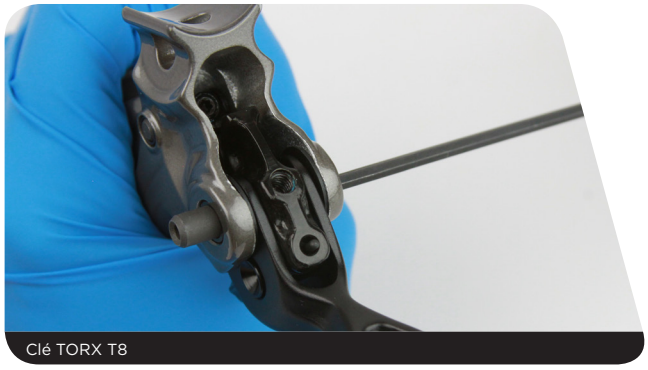
9 À l'aide d'une pointe, retirez la cheville de fixation.

Pointe

10 À l'aide d'une clé TORX® T8, retirez le boulon de maintien.

Clé TORX T8

11 À l'aide d'une clé TORX® T8, poussez la clavette du pivot pour la retirer.



Clé TORX T8

12 Retirez la poignée du levier du corps du levier.

Démontage de l'unité du piston

1 À l'aide d'une pointe, retirez les douilles situées de chaque côté de la poignée du levier.

2 **RS uniquement** : à l'aide d'une clé TORX® T8, retirez le boulon de maintien du pivot SwingLink™.

Clé TORX T8

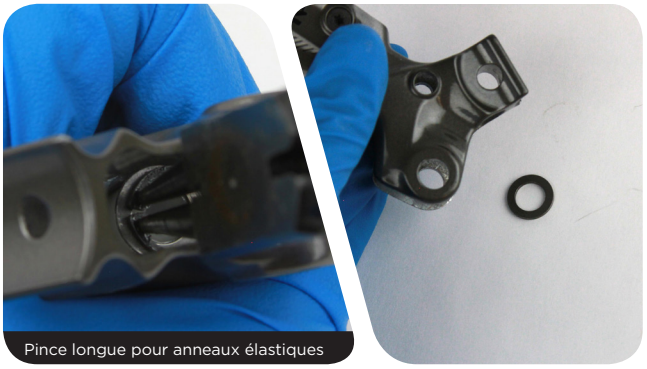
3 **RS uniquement :** à l'aide d'une clé TORX® T8, poussez la clavette du pivot SwingLink pour la retirer. Le SwingLink va tomber facilement.

Clé TORX T8

4 Retirez les douilles SwingLink situées de chaque côté du levier.

5 À l'aide d'une longue pince pour anneaux élastiques internes, appuyez fermement vers le bas sur le corps du levier pour retirer l'anneau élastique.

Retournez le levier complètement pour faire tomber la rondelle.



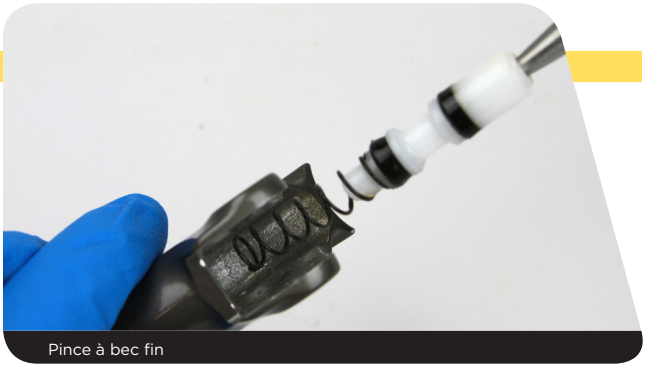
Pince longue pour anneaux élastiques

6 À l'aide d'une pince à bec fin, retirez l'unité du piston.

ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Portez toujours des lunettes de sécurité.

Ne regardez pas directement à l'intérieur du corps du levier pendant cette étape. Le système intérieur piston/ressort qui est précontraint peut jaillir brutalement hors du corps du levier et provoquer des blessures.



Pince à bec fin

7 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le corps du levier et la poignée du levier puis nettoyez-les avec un chiffon.

Installation de l'unité du piston

AVIS

Le liquide DOT abîme les surfaces peintes. Si du liquide entre en contact avec une surface peinte (comme celle du cadre) ou avec les décors imprimés sur les freins, essuyez-le immédiatement puis nettoyez les surfaces à l'alcool isopropylique ou à l'eau. Les dommages occasionnés par le liquide DOT sur les surfaces peintes et/ou imprimées ne sont pas couverts par la garantie.

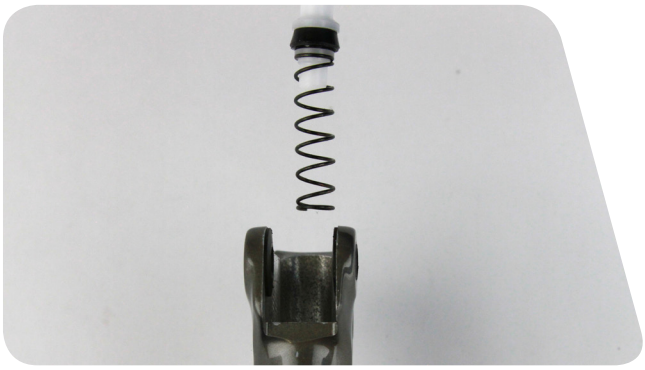
1 À la main, plongez une unité du piston neuve dans du liquide DOT 5.1 Avid High-Performance pour la lubrifier.

Vous pouvez également utiliser de la graisse DOT Avid ou une graisse compatible DOT 5.1 ou DOT 4 comme lubrifiant.

Liquide DOT 5.1 Avid High-Performance

2 Installez la nouvelle unité du piston.

Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le corps du levier ainsi que sur vos deux gants puis nettoyez le tout avec un chiffon.



3 Installez une rondelle sur l'unité du piston.

À l'aide d'une longue pince pour anneaux élastiques internes, poussez l'unité du piston dans le corps du levier puis logez l'anneau élastique dans sa cannelure. Tournez les œillets de l'anneau élastique à l'opposé de l'ouverture située dans le corps du levier.

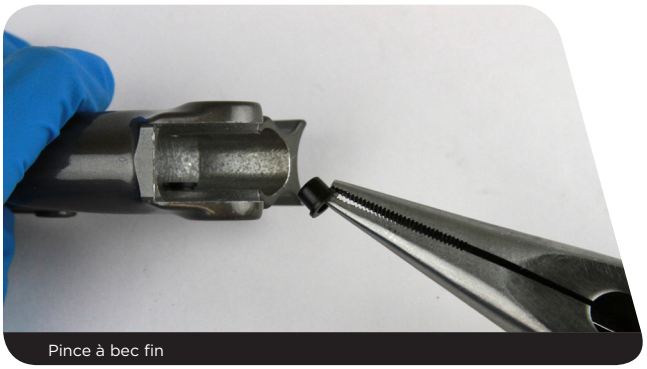
Vous pouvez également utiliser une longue clé à douille de 10 mm appuyée contre l'anneau élastique afin de remettre le système piston/vessie/anneau élastique en place dans le corps du levier.

Pince longue pour anneaux élastiques

Installation de la poignée du levier

1 **RS uniquement** : à l'aide d'une pince à bec fin, installez les douilles SwingLink™.

Si les douilles SwingLink tombent trop facilement, appliquez une petite quantité de graisse.



Pince à bec fin

2 À la main, insérez les douilles de chaque côté de la poignée du levier.

3 **RS uniquement** : à la main, mettez en place le SwingLink.

4 **RS uniquement :** alignez le trou du SwingLink avec le trou de la douille puis poussez la clavette du pivot dans le trou jusqu'à ce qu'elle se bloque.

5 **RS uniquement** : appliquez une petite quantité de Loctite® bleue 242® sur le filetage du boulon de maintien du pivot SwingLink™.

À l'aide d'une clé TORX® T8, vissez le boulon de maintien du pivot SwingLink dans le SwingLink.

Loctite bleue 242

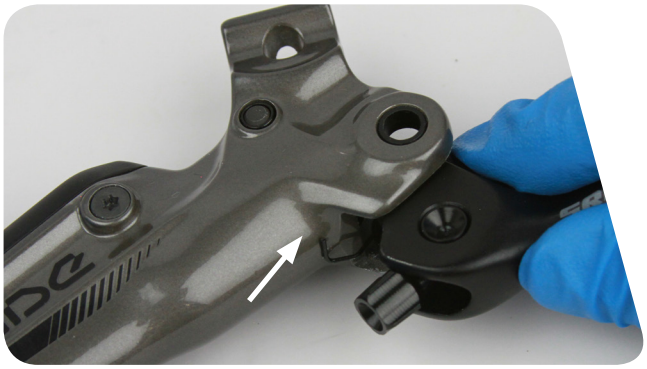
Clé TORX® T8

6 **DB5 et R uniquement** : à la main, insérez l'unité du levier dans le corps du levier en plaçant la tige poussoir dans le piston et le ressort de retour du levier dans le corps du levier.

Assurez-vous que le ressort de retour du levier est correctement positionné dans le levier, comme illustré. La molette de réglage de la course doit se situer dans le trou de la came ; si elle n'est pas correctement installée, vous ne pourrez pas régler la course du levier.

RS uniquement : à la main, insérez l'unité du levier dans le corps du levier en plaçant la tige poussoir dans le piston et le ressort de retour du levier dans le corps du levier.

Assurez-vous que le ressort de retour du levier est correctement positionné dans le levier, comme illustré. L'extrémité du ressort qui pointe vers l'extérieur doit être contre la poignée du levier, alors que l'extrémité qui pointe vers l'intérieur doit être contre le corps du levier. La molette de réglage de la course doit se situer dans le trou de la came ; si elle n'est pas correctement installée, vous ne pourrez pas régler la course du levier.



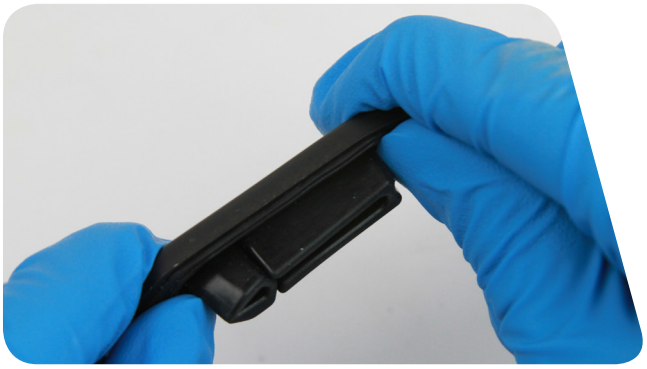
7 Alignez la came et la poignée du levier avec les trous du corps du levier puis enfoncez la clavette du pivot à travers les trous.

8 Appliquez une petite quantité de Loctite bleue sur le boulon de maintien.

À l'aide d'une clé TORX® T8, vissez le boulon de maintien dans le corps du levier. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille TORX® T8, serrez le boulon à un couple compris entre 2,7 et 3,2 N-m.

9 À l'aide d'une clé TORX® T8, installez une cheville de fixation du boulon neuve.

10 Enfoncez la vessie dans le capuchon du réservoir en veillant à ce que la vessie soit correctement installée à l'intérieur. La vessie doit être à fleur du capuchon.



11 Insérez l'unité vessie/capuchon du réservoir sur le corps du levier.

12 À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille TORX® T10, serrez les deux boulons du capuchon du réservoir à un couple compris entre 2,7 et 3,2 N-m.

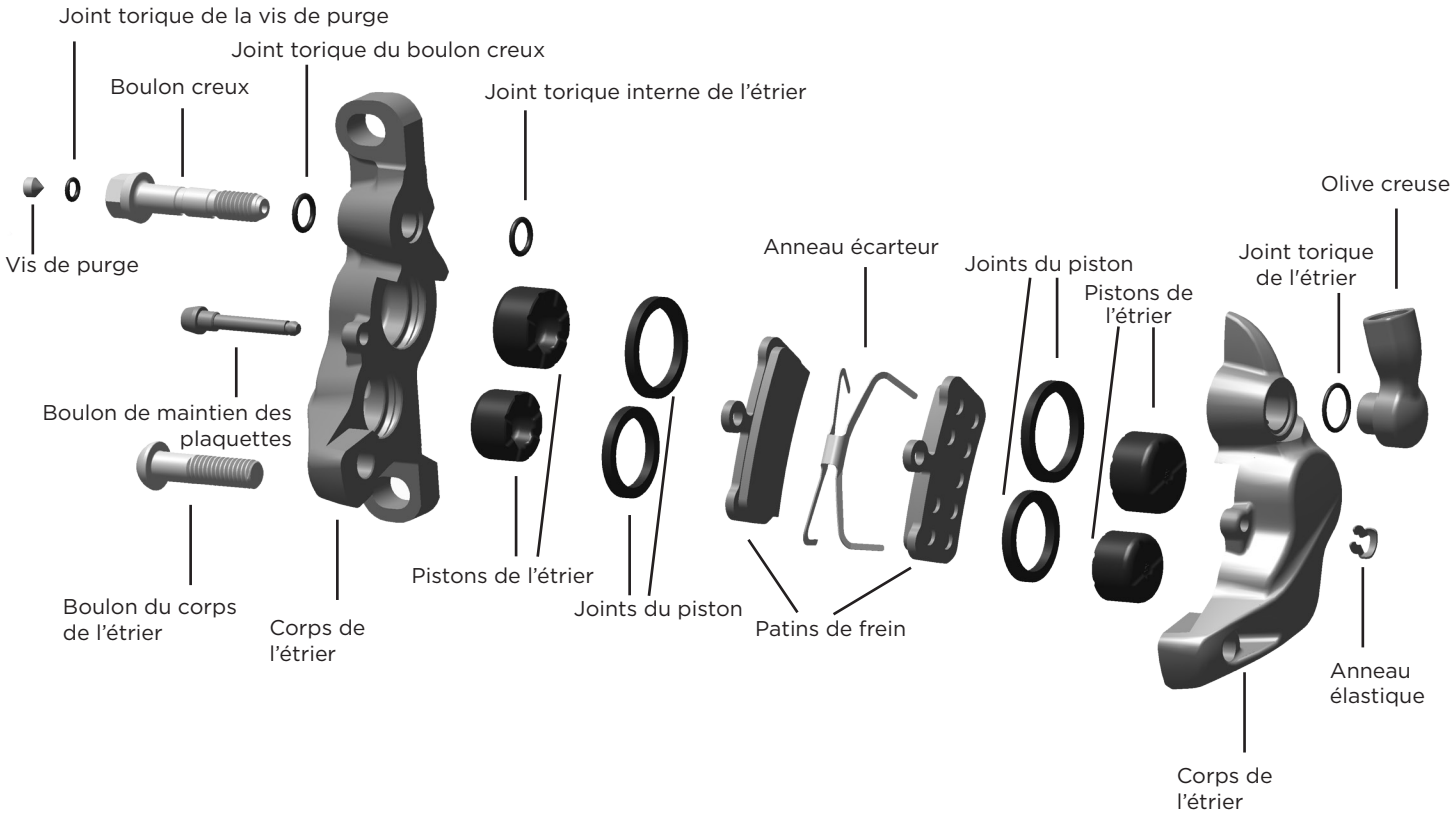
13 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur le corps du levier puis nettoyez-le avec un chiffon.

Entretien de l'étrier du Guide R et Guide RS

Pièces et outils requis pour l'entretien

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Récipient pour recueillir l'huile
- Alcool isopropylique
- Chiffon propre et non pelucheux
- Liquide DOT 5.1 Avid High-Performance ou liquide DOT 4 ou graisse DOT Avid ou graisse compatible DOT 5.1 ou DOT 4
- Compresseur pneumatique avec pistolet souffleur muni d'un embout en caoutchouc
- Carré de caoutchouc souple ou bande de butyle
- Cale de purge
- Pince à bec fin
- Pointe avec bout à angle droit
- Clés hexagonales de 2,5 mm et 5 mm
- Douille hexagonale de 2,5 mm
- Clé TORX® T25
- Douille TORX® T25
- Clé plate de 8 mm
- Clé articulée pour écrous coniques de 8 mm
- Clé dynamométrique

Vue éclatée de l'étrier du Guide R et RS



Dépannage

Vous avez l'impression que la plaquette « coince » ou revient trop lentement en place ou bien que la course du levier est trop longue

Si vos freins semblent « coincer » ou reviennent trop lentement en place et/ou si la course du levier est trop longue, il se peut que ce soit les pistons qui coincent dans l'étrier. Avant de démonter complètement l'étrier, vous pouvez essayer de desserrer le piston qui coince en respectant les étapes suivantes.

1. Bloquez fermement le vélo dans un trépied d'atelier.
2. Retirez la roue du vélo du côté qui pose problème.
3. Actionnez le levier de frein plusieurs fois jusqu'à ce que les plaquettes de frein se touchent presque.
4. Insérez un anneau écarteur pour plaquettes Guide entre les plaquettes de frein afin d'écarter les plaquettes de la largeur totale de l'anneau.
5. Retirez l'anneau écarteur pour plaquettes Guide.
6. Répétez les étapes 3 à 5 plusieurs fois.
7. Remettez la roue en place.
8. Actionnez le levier de frein plusieurs fois afin de remettre les plaquettes de frein à la bonne distance par rapport au disque.
9. Centrez l'étrier sur le disque le cas échéant.
10. Faites tourner la roue et vérifiez que le frein fonctionne correctement. Les pistons doivent bouger de manière fluide et la course du levier ne devrait pas être trop longue.

Si le frein ne fonctionne pas mieux, procédez à l'entretien de l'étrier.

Démontage des plaquettes de frein de l'étrier

1 À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, retirez l'étrier de frein de la fourche ou du cadre.

Retirez la patte de montage ainsi que toute la visserie de l'étrier puis mettez les pièces de côté dans l'ordre de démontage.

2 À l'aide d'une pince à bec fin, retirez l'anneau élastique du boulon de maintien des plaquettes. À l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, retirez de l'étrier la clavette de maintien des plaquettes.

Pince à bec fin

Clé hexagonale de 2,5 mm

3 Poussez les plaquettes de frein hors de l'étrier.

AVIS

Les plaquettes de frein doivent être remplacées lorsque leur épaisseur totale (plaque d'appui + garniture) est inférieure à 3 mm.

Étrier

Démontage des pistons de l'étrier

AVIS

Le liquide DOT abîme les surfaces peintes. Si du liquide entre en contact avec une surface peinte (comme celle du cadre) ou avec les décors imprimés sur les freins, essuyez-le immédiatement puis nettoyez les surfaces à l'alcool isopropylique ou à l'eau. Les dommages occasionnés par le liquide DOT sur les surfaces peintes et/ou imprimées ne sont pas couverts par la garantie.

1 À l'aide d'une clé plate de 8 mm, dévissez le boulon creux. Mettez de côté la durite ainsi que l'olive creuse.

Clé plate de 8 mm

2 À l'aide d'une clé TORX® T25, retirez le boulon du corps de l'étrier.

Clé TORX T25

3 Déboîtez les deux moitiés du corps de l'étrier.

4 Retirez le joint torique interne situé sur la moitié externe de l'étrier.

5 Placez l'une des moitiés de l'étrier, le piston tourné vers le bas, bien à plat sur un carré de caoutchouc souple ou une bande de butyle.

Insérez l'embout en caoutchouc du pistolet souffleur dans l'orifice du boulon creux.

ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Portez toujours des lunettes de sécurité.

Les pistons de l'étrier peuvent être éjectés brutalement de l'étrier, ce qui peut provoquer des blessures et endommager les pièces. Orientez les pistons de l'étrier vers une surface en caoutchouc avant de faire entrer de l'air comprimé dans l'étrier.

Caoutchouc Pistolet souffleur avec embout en caoutchouc

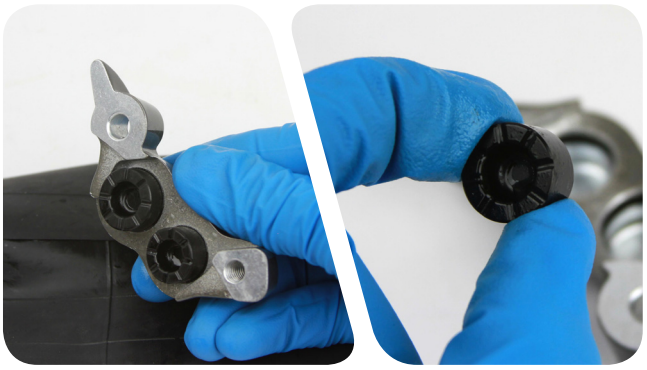
Tout en enfonçant fermement le pistolet souffleur dans la moitié de l'étrier, mettez le compresseur en marche pour faire entrer de l'air comprimé dans l'orifice du boulon creux et ainsi déloger les pistons de l'étrier.

Placez un chiffon sur l'étrier afin d'essuyer le liquide qui pourrait gicler.

Continuez à faire entrer de l'air comprimé dans l'étrier jusqu'à ce que les deux pistons soient délogés. Ne retirez pas l'un des pistons tant que l'autre est toujours en place.

Retirez les pistons de l'étrier.

Recommencez l'opération pour l'autre moitié de l'étrier.



6 À l'aide d'une pointe, retirez les joints des pistons situés à l'intérieur des deux moitiés de l'étrier. Mettez en place des joints neufs à l'intérieur des deux moitiés de l'étrier.

AVIS

Veillez à ne pas érafler la cannelure du joint avec la pointe. Cela pourrait causer une petite fuite au moment du freinage.

Installation des pistons de l'étrier

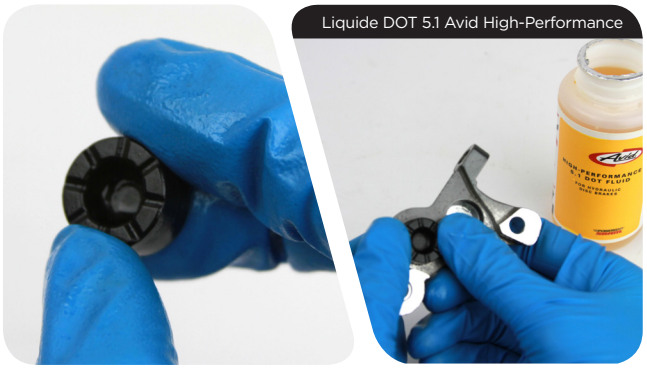
AVIS

Le liquide DOT abîme les surfaces peintes. Si du liquide entre en contact avec une surface peinte (comme celle du cadre) ou avec les décors imprimés sur les freins, essuyez-le immédiatement puis nettoyez les surfaces à l'alcool isopropylique ou à l'eau. Les dommages occasionnés par le liquide DOT sur les surfaces peintes et/ou imprimées ne sont pas couverts par la garantie.

1 Vérifiez que les pistons de l'étrier ne sont pas endommagés et remplacez-les le cas échéant.

À l'aide de votre doigt ganté, appliquez une petite quantité de liquide DOT 5.1 sur le tour de chaque piston afin de les mettre en place. Réinstallez les pistons dans chaque moitié du corps de l'étrier.

Vous pouvez également utiliser de la graisse DOT Avid ou une graisse compatible DOT 5.1 ou DOT 4 comme lubrifiant.

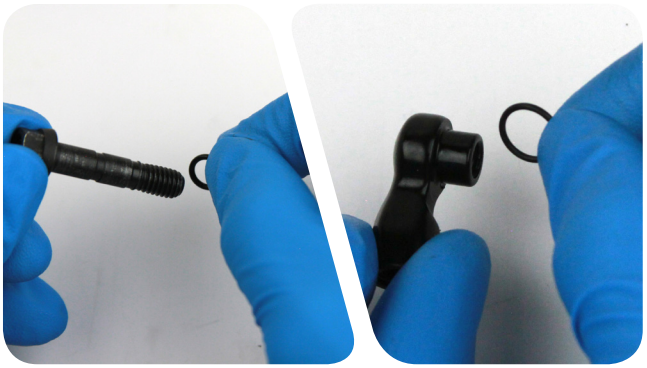


2 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur les deux moitiés de l'étrier ainsi que sur vos deux gants puis nettoyez le tout avec un chiffon.

3 Installez un joint torique interne neuf dans la moitié externe de l'étrier.

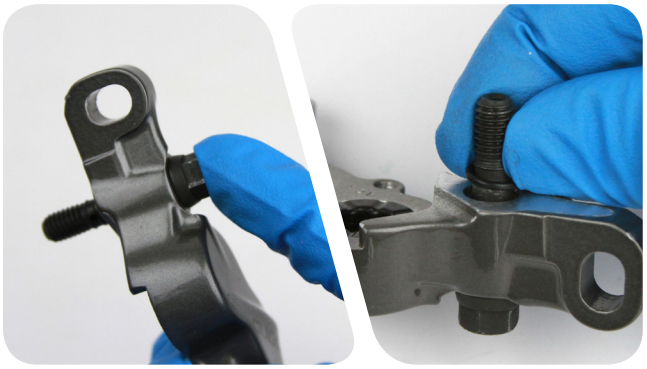
4 Retirez les joints toriques situés sur le boulon creux et l'olive creuse.

Appliquez une petite quantité de liquide DOT 5.1 sur les joints toriques neufs puis mettez-les en place.



5 Insérez le boulon creux dans la moitié externe de l'étrier.

Appliquez une petite quantité de liquide DOT 5.1 sur le joint torique de l'étrier puis mettez-le en place sur le boulon creux.



6 Alignez l'olive creuse et le boulon creux puis vissez le boulon à la main dans l'olive creuse jusqu'à ce qu'il se bloque. Pour l'instant, ne serrez pas trop le boulon creux.

7 À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille TORX® T25, installez le boulon du corps de l'étrier et serrez-le à un couple compris entre 9,7 et 11,7 N-m.

8 Maintenez l'olive creuse selon l'angle souhaité. À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille articulée pour écrou conique de 8 mm, serrez le boulon creux à un couple compris entre 9,7 et 11,7 N·m.

9 Insérez la cale de purge dans l'étrier.

AVIS

Il vous faudra procéder à la purge des freins avant de remonter les plaquettes.

10 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'étrier puis nettoyez-le avec un chiffon.

Examinez votre travail. Si vous constatez qu'un joint torique dépasse de l'olive creuse ou du boulon creux, retirez puis remplacez le joint torique ; reprenez ensuite le procédé d'installation des joints.

AVIS

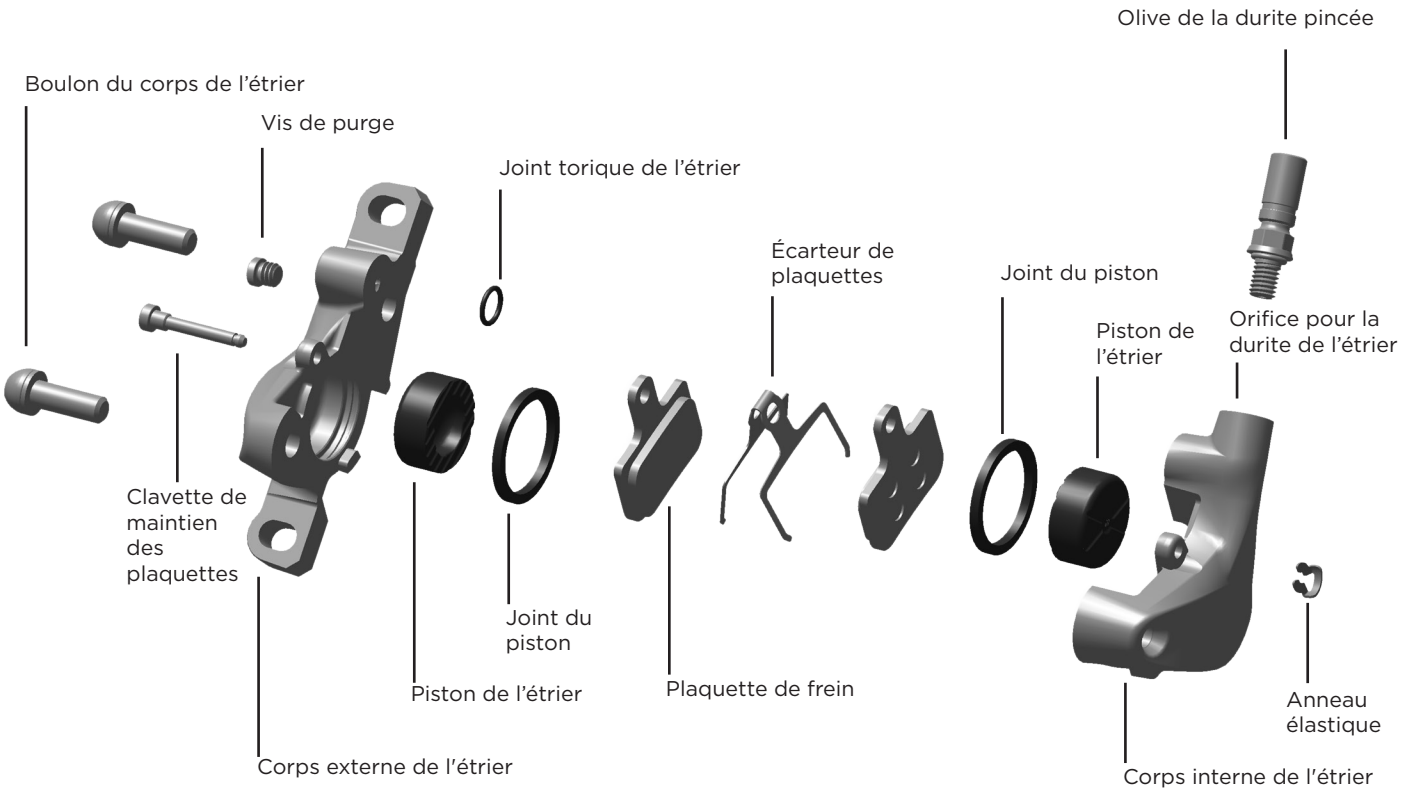
Le fait de procéder à l'entretien de l'étrier a pour conséquence d'éliminer tout le liquide contenu dans l'étrier. Vous devez purger les freins pour garantir un fonctionnement optimal. Pour connaître les instructions de purge des freins, de raccourcissement de la durite de frein et de remplacement des plaquettes de frein, consultez le site www.sram.com/service.

Entretien de l'étrier SRAM DB5

Pièces et outils requis pour l'entretien

- Lunettes de sécurité
- Gants en nitrile
- Liquide DOT 5.1 Avid High-Performance ou liquide DOT 4 ou graisse DOT Avid ou graisse compatible DOT 5.1 ou DOT 4
- Récipient pour recueillir l'huile
- Tournevis à tête plate
- Compresseur pneumatique avec pistolet souffleur
- Clé dynamométrique
- Douille hexagonale de 5 mm
- Clé plate de 8 mm
- Clés hexagonales de 2,5 mm et 5 mm
- Pointe affûtée
- Chiffon propre et non pelucheux
- Alcool isopropylique
- Morceau de caoutchouc souple ou de butyle

Vue éclatée de l'étrier SRAM DB5



Dépannage

Vous avez l'impression que la plaquette « coince » ou revient trop lentement en place ou bien que la course du levier est trop longue

Si vos freins semblent « coincer » ou reviennent trop lentement en place et/ou si la course du levier est trop longue, il se peut que ce soit les pistons qui coincent dans l'étrier. Avant de démonter complètement d'étrier, vous pouvez essayer de desserrer le piston qui coince en respectant les étapes suivantes.

1. Bloquez fermement le vélo dans un trépied d'atelier.
2. Retirez la roue du vélo du côté qui pose problème.
3. Actionnez le levier de frein plusieurs fois jusqu'à ce que les plaquettes de frein se touchent presque.
4. Insérez un anneau écarteur pour plaquettes Guide entre les plaquettes de frein afin d'écarter les plaquettes de la largeur totale de l'anneau.
5. Retirez l'anneau écarteur pour plaquettes Guide.
6. Répétez les étapes 3 à 5 plusieurs fois.
7. Remettez la roue en place.
8. Actionnez le levier de frein plusieurs fois afin de remettre les plaquettes de frein à la bonne distance par rapport au disque.
9. Centrez l'étrier sur le disque le cas échéant.
10. Faites tourner la roue et vérifiez que le frein fonctionne correctement. Les pistons doivent bouger de manière fluide et la course du levier ne devrait pas être trop longue.

Si le frein ne fonctionne pas mieux, procédez à l'entretien de l'étrier.

Démontage des plaquettes de frein de l'étrier

AVIS

Le liquide DOT abîme les surfaces peintes. Si du liquide entre en contact avec une surface peinte (comme celle du cadre) ou avec les décors imprimés sur les freins, essuyez-le immédiatement puis nettoyez les surfaces à l'alcool isopropylique ou à l'eau. Les dommages occasionnés par le liquide DOT sur les surfaces peintes et/ou imprimées ne sont pas couverts par la garantie.

1 À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, retirez l'étrier de frein de la fourche ou du cadre.

Retirez la patte de montage ainsi que toute la visserie de l'étrier puis mettez les pièces de côté dans l'ordre de démontage.

2 À l'aide d'une pince à bec fin, retirez l'anneau élastique de la clavette de maintien des plaquettes.

À l'aide d'une clé hexagonale de 2,5 mm, retirez de l'étrier la clavette de maintien des plaquettes.

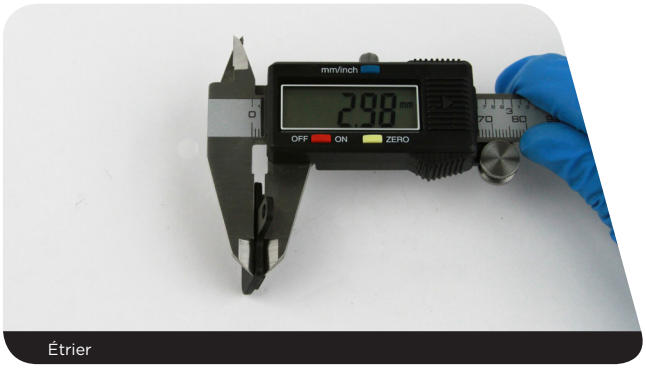
Pince à bec fin

Clé hexagonale de 2,5 mm

3 Tirez les plaquettes de frein hors de l'étrier.

AVIS

Les plaquettes de frein doivent être remplacées lorsque leur épaisseur totale (plaque d'appui + garniture) est inférieure à 3 mm.



Étrier

Démontage des pistons de l'étrier

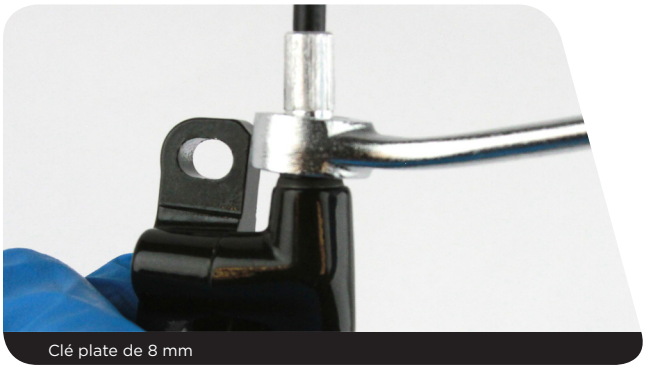
AVIS

Le liquide DOT abîme les surfaces peintes. Si du liquide entre en contact avec une surface peinte (comme celle du cadre) ou avec les décors imprimés sur les freins, essuyez-le immédiatement puis nettoyez les surfaces à l'alcool isopropylique ou à l'eau. Les dommages occasionnés par le liquide DOT sur les surfaces peintes et/ou imprimées ne sont pas couverts par la garantie.

1 À l'aide d'une clé plate de 8 mm, retirez l'olive de la durite pincée.

Tirez la durite de frein ainsi que l'olive de la durite pincée hors de l'orifice pour la durite de l'étrier.

Du liquide de frein va s'écouler : veuillez placer l'étrier au-dessus d'un récipient pour récupérer le liquide.



Clé plate de 8 mm

2 À l'aide d'une clé hexagonale de 5 mm, retirez les boulons du corps de l'étrier.

Clé hexagonale de 5 mm

3 Déboîtez les deux moitiés du corps de l'étrier.

4 À l'aide d'une clé TORX® T10, retirez la vis de purge.

Clé TORX T10

5 Placez l'une des moitiés de l'étrier, le piston tourné vers le bas, bien à plat sur un carré de caoutchouc souple ou une bande de butyle.

Insérez l'embout en caoutchouc du pistolet souffleur dans l'orifice pour la durite de l'étrier.

ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Portez toujours des lunettes de sécurité.

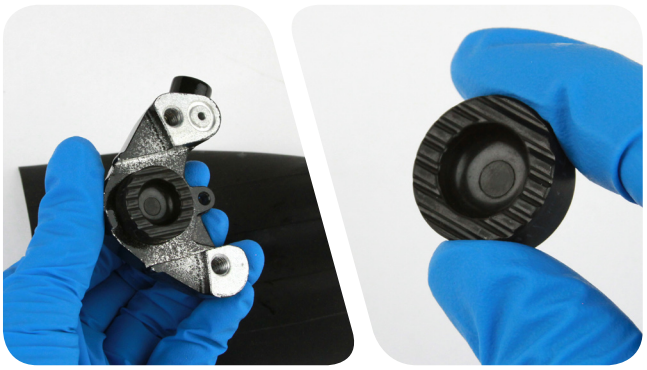
Le piston de l'étrier peut être éjecté brutalement de l'étrier, ce qui peut provoquer des blessures et endommager les pièces. Orientez le piston de l'étrier vers une surface en caoutchouc avant de faire entrer de l'air comprimé dans l'étrier.

Caoutchouc Pistolet souffleur avec embout en caoutchouc

Tout en enfonçant fermement le pistolet souffleur dans la moitié de l'étrier, mettez le compresseur en marche pour faire entrer de l'air comprimé dans l'orifice pour durite de l'étrier et ainsi déloger le piston de l'étrier.

Continuez à faire entrer de l'air comprimé dans l'étrier jusqu'à ce que le piston soit délogé.

Retirez le piston de l'étrier.



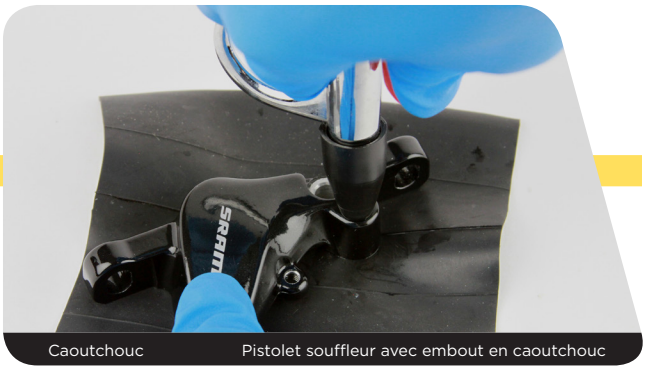
6 Placez la moitié externe du corps de l'étrier, le piston tourné vers le bas, bien à plat sur un carré de caoutchouc souple ou une bande de butyle.

Insérez l'embout en caoutchouc du pistolet souffleur dans l'orifice de la vis de purge.

ATTENTION – DANGER POUR LES YEUX

Portez toujours des lunettes de sécurité.

Le piston de l'étrier peut être éjecté brutalement de l'étrier, ce qui peut provoquer des blessures et endommager les pièces. Orientez le piston de l'étrier vers une surface en caoutchouc avant de faire entrer de l'air comprimé dans l'étrier.

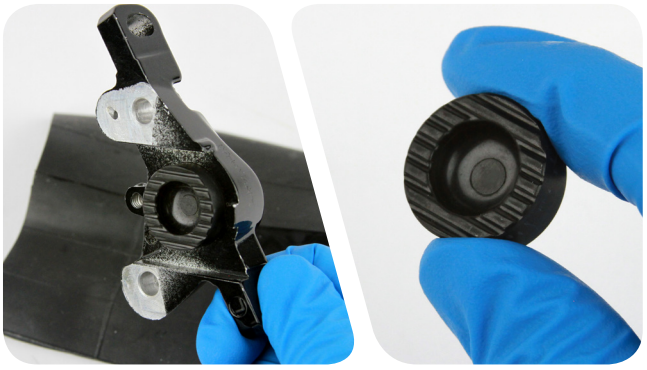


Caoutchouc Pistolet souffleur avec embout en caoutchouc

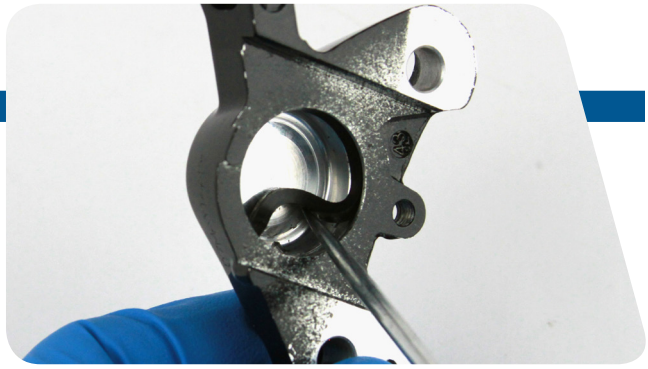
Tout en enfonçant fermement le pistolet souffleur dans la moitié de l'étrier, mettez le compresseur en marche pour faire entrer de l'air comprimé dans l'orifice de la vis de purge et ainsi déloger le piston de l'étrier.

Continuez à faire entrer de l'air comprimé dans l'étrier jusqu'à ce que le piston soit délogé.

Retirez le piston de l'étrier.



7 À l'aide d'une pointe, retirez le joint du piston situé dans chaque moitié du corps de l'étrier puis installez un joint neuf dans chaque moitié du corps de l'étrier.



AVIS

Veillez à ne pas érafler la cannelure du joint avec la pointe. Cela pourrait causer une petite fuite au moment du freinage.

Installation des pistons de l'étrier

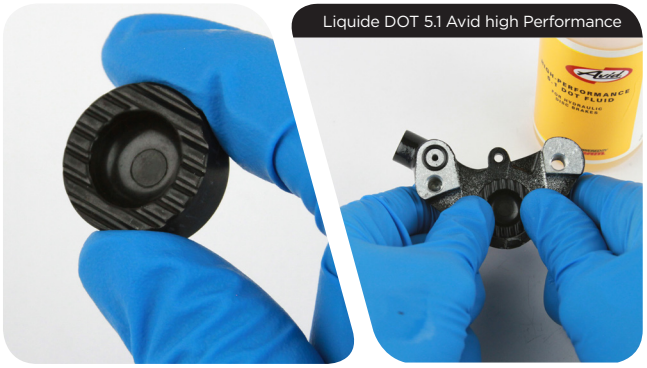
AVIS

Le liquide DOT abîme les surfaces peintes. Si du liquide entre en contact avec une surface peinte (comme celle du cadre), ou avec les décors imprimés sur les freins, essuyez-les immédiatement et lavez-les à l'alcool isopropylique. Les dommages occasionnés par le liquide DOT sur les surfaces peintes et/ou imprimées ne sont pas couverts par la garantie.

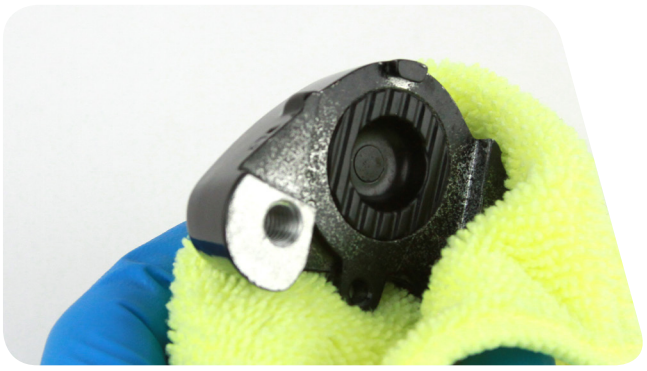
1 Vérifiez que les pistons de l'étrier ne sont pas endommagés et remplacez-les le cas échéant.

À l'aide de votre doigt ganté, appliquez une petite quantité de liquide DOT 5.1 sur le tour de chaque piston afin de les mettre en place. Installez un piston dans chaque moitié du corps de l'étrier de manière à ce que le piston fonctionne horizontalement dans l'étrier.

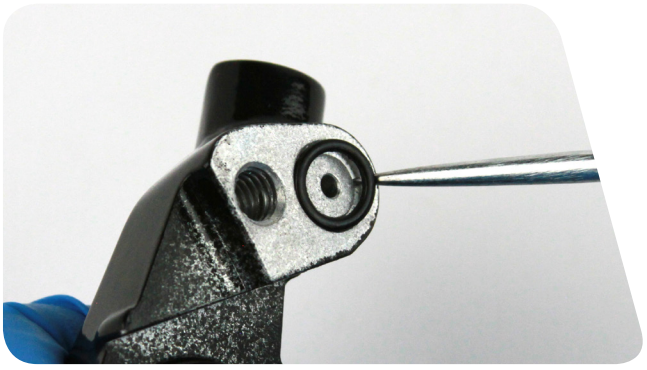
Vous pouvez également utiliser de la graisse DOT Avid ou une graisse compatible DOT 5.1 ou DOT 4 comme lubrifiant.



2 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur les deux moitiés du corps de l'étrier ainsi que sur vos deux gants puis nettoyez le tout avec un chiffon.

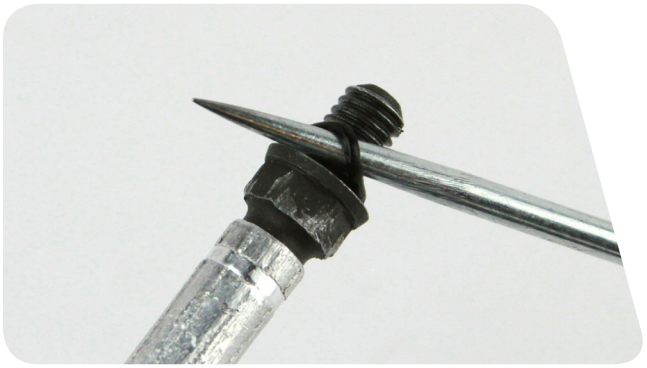


3 À l'aide d'une pointe, retirez le joint torique situé dans la moitié interne de l'étrier puis installez un joint torique neuf.



4 À l'aide d'une pointe, retirez le joint torique situé dans l'olive de la durite pincée.

Appliquez une petite quantité de liquide DOT 5.1 sur le nouveau joint torique puis mettez-le en place.



5 Alignez les deux moitiés du corps de l'étrier.

Vissez à la main les boulons du corps de l'étrier.

6 À l'aide d'une clé dynamométrique équipée d'une douille hexagonale de 5 mm, serrez chaque boulon à un couple compris entre 9,8 et 11,8 N·m.

7 À l'aide d'une clé TORX® T10, installez la vis de purge.

8 À l'aide d'une clé plate de 8 mm, installez l'olive de la durite pincée dans l'orifice pour la durite de l'étrier.

Clé plate de 8 mm

9 Insérez la cale de purge dans l'étrier.

AVIS

Il vous faudra purger vos freins avant de remonter les plaquettes de frein.

10 Vaporisez de l'alcool isopropylique sur l'étrier puis nettoyez-le avec un chiffon.

Examinez votre travail. Si vous constatez qu'un joint torique dépasse de l'olive de la durite pincée, retirez puis remplacez le joint torique ; reprenez ensuite le procédé d'installation des joints.

AVIS

Le fait de procéder à l'entretien de l'étrier a pour conséquence d'éliminer tout le liquide contenu dans l'étrier. Vous devez purger les freins pour garantir un fonctionnement optimal. Pour connaître les instructions de purge des freins, de raccourcissement de la durite de frein et de remplacement des plaquettes de frein, consultez le site www.sram.com/service.

Procédure de rodage des plaquettes et du disque de frein

Toutes les plaquettes de frein neuves et tous les disques de frein neufs doivent bénéficier d'une mise en fonctionnement progressive appelée « rodage ». Cette procédure de rodage, qu'il faut réaliser avant votre première sortie à vélo, a pour but de vous assurer des sensations de freinage les plus homogènes et les plus puissantes possible ainsi qu'un freinage très silencieux dans la plupart des conditions. La procédure de rodage échauffe les plaquettes ainsi que les disques de frein ce qui a pour effet de déposer une fine couche régulière de garniture (couche de transfert) sur la surface de freinage du disque. Cette couche de transfert garantit des performances de freinage optimales.

⚠ AVERTISSEMENT – RISQUE DE CHUTE

La procédure de rodage exige que vous réalisiez des freinages appuyés. Vous devez vous familiariser avec la puissance et le mode de fonctionnement de vos freins à disque. Le fait de freiner de manière appuyée sans être habitué à la puissance et au mode de fonctionnement des freins à disque peut entraîner une chute et donc des blessures graves voire mortelles. Si vous ne connaissez pas bien la puissance et le mode de fonctionnement de vos freins à disque, il convient de confier la procédure de rodage à un mécanicien vélo qualifié.

Pour obtenir les meilleurs résultats en toute sécurité, veillez à rester assis sur la selle pendant toute la procédure de rodage. Veillez à ne pas bloquer les roues pendant le rodage des freins.

- Roulez à vitesse modérée, puis freinez fermement pour réduire la vitesse jusqu'à ce que vous rouliez au pas. Répétez cette opération une vingtaine de fois.
- Ensuite, roulez à une vitesse plus élevée. Freinez très fermement pour réduire la vitesse jusqu'à ce que vous rouliez au pas. Répétez l'opération une dizaine de fois.
- Laissez refroidir les freins avant toute nouvelle sortie.

Cette publication contient des marques commerciales et des marques déposées des entreprises suivantes :
TORX® est une marque déposée de Acument Intellectual Properties, LLC.
Loctite® et 242® sont des marques déposées de Henkel Corporation

www.sram.com

© 2014 SRAM, LLC